



SEV N° 6

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO

Fier de notre base

Giorgio Tuti, président SEV

► P. 2, 4-5 et 7

Je m'étais presque fait une raison. Pour la première fois depuis 130 ans, par mesure de sécurité, nous ne serons pas dans la rue pour faire valoir nos revendications. Et voilà que deux collègues du SEV apparaissent sur Telebärn ce 1er Mai. L'un tient un drapeau du SEV et l'autre, mécanicien de loc à la retraite, explique qu'il n'a pu se résoudre à rester à la maison, même à 97 ans. Bien sûr, ils ne pensaient ni déclencher une telle histoire ni représenter un danger puisqu'ils respectaient toujours la distance sociale et marchaient paisiblement.

Ce modeste et symbolique cortège a tout de même inquiété la police qui les a arrêtés. Il n'y avait pas de provocation dans leur engagement, mais simplement cette fierté d'appartenir depuis si longtemps au mouvement syndical et au SEV en particulier, depuis 1947 pour l'un et 1958 pour l'autre. Le 1er mai c'est l'occasion pour

eux de dire leur fierté d'appartenir à cette grande famille qui lutte encore et toujours avec succès pour améliorer les conditions de travail et de vie. Cet événement est aussi l'occasion de rappeler aux jeunes et aux moins jeunes l'importance de la lutte syndicale.

Quand je les ai reçus à la centrale lundi, cet attachement au syndicat m'a beaucoup touché. Pour moi aussi c'est une très grande fierté d'avoir une telle base. C'est une leçon pour nous tous. Ils nous ont rappelé que, avec toute la prudence voulue, nous ne devons pas nous retenir d'exprimer nos revendications. C'est tout le sens de la lutte syndicale.

Je suis fier d'appartenir à cette famille du SEV et de pouvoir compter sur une base si engagée et solidaire. Merci aussi à toutes celles et tous ceux qui ont assuré le fonctionnement du service public et à l'appareil du SEV qui a continué à assurer

la défense de nos membres. La force de notre organisation a permis de faire passer la semaine dernière au parlement la motion demandant que le personnel des transports ne subisse pas les conséquences de la crise.

Dans notre Suisse riche, les partis de droite soutenus par les organisations patronales USAM et économiques veulent faire payer le prix de cette crise aux salariés, par le biais d'une extension du temps de travail par exemple. La solidarité et le besoin d'un service public et d'assurances sociales encore plus fortes seront au cœur de nos revendications. Les défis ne manquent pas pour ces prochains mois avec la baisse du pouvoir d'achat et la hausse du chômage. Si se rassembler n'est pas encore possible pour le moment, cela va revenir et, quand ce sera le moment, nous sortirons encore plus forts et nombreux que jamais.

Motion acceptée

Grâce au SEV, les entreprises de transport public seront soutenues

2

Comité SEV

Le coronavirus a occupé notre organe principal réuni en délégation réduite

3

Pandémie

Comment des membres vivent la crise et le SEV et les CFF y font face ensemble

4 et 5

Les horaires de notre centrale téléphonique

Depuis le 11 mai, la Suisse a entamé la 2e étape du déconfinement. La centrale téléphonique du SEV est à nouveau en partie opérationnelle, même si le secrétariat central et les secrétariats régionaux sont encore fermés. Tu peux nous joindre en contactant la centrale téléphonique de 9h à 11h ainsi que de 14h à 15h30 au 031 357 57 57 ou par le biais des numéros/courriels que tu trouves sur sev-online.ch.

Zentralbahn: négociations interrompues

L'entreprise Zentralbahn a annulé au dernier moment la 3e ronde des négociations salariales prévue le 8 mai. L'entreprise retire sa proposition de hausse générale des salaires et s'en tient à des hausses individuelles comme le prévoit la CCT. C'est l'incompréhension au sein du personnel. «La suspension d'une augmentation générale des salaires est un affront fait au personnel, qui a contribué aux bénéfices records de ces dernières années avec son engagement sans faille», déclare le secrétaire syndical du SEV, Toni Feuz. En outre, le SEV est déçu que la Zentralbahn ne donne même pas au personnel la possibilité de présenter ses revendications et ses souhaits lors d'une troisième ronde de négociations. Une chose est sûre pour le SEV: ce dossier n'est pas encore clos.

Mauvais signal

L'assemblée générale de la BVZ Holding AG a approuvé le paiement d'un dividende pour 2019, certes plus faible qu'en 2018. Ce groupe comprend notamment deux compagnies qui relient Zermatt: le Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) et le Gornergrat Bahn (GGB) qui ont recouru au chômage partiel. BVZ holding bénéficiant d'un soutien du contribuable, cette gâterie faite aux actionnaires passe donc très mal. Dans la situation économique incertaine actuelle, cela affaiblira encore plus l'entreprise et cet argent manquera cruellement au moment où se posera la question du maintien de l'emploi. Cette décision, critiquée par le SEV, va hélas dans le même sens que celle du Conseil des Etats qui, contrairement au National, ne veut pas interdire aux entreprises qui ont recours au chômage partiel de verser des dividendes.



Lorsque les moyens de transport sont vides ou à l'arrêt, les pertes de recettes sont énormes.

PERTES DE RECETTES

Une bouffée d'air frais pour les entreprises

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La crise découlant du coronavirus n'épargne pas les entreprises de transport. Le SEV est présent pour ses membres durant cette période qui sort de l'ordinaire. Mais il s'engage aussi au niveau politique pour le soutien financier des entreprises de transports publics et du domaine de l'aviation, afin d'émettre un signal important pour maintenir la cohésion de la Suisse et garantir la pérennité des infrastructures.

La crise liée au coronavirus, on le sait, a de grandes répercussions également dans le domaine des transports publics: bien que la demande ait régressé de 80 à 90%, ceci également à cause de la recommandation tout à fait justifiée du Conseil fédéral d'éviter de prendre les transports publics, la Confédération a sollicité le maintien d'une grande partie de l'offre de base durant la crise, ce qui est compréhensible. Ce sont donc 70 à 80% des transports publics qui ont continué de fonctionner. Les coûts de fonctionnement n'ont donc que peu baissé. Beaucoup d'entre elles ne peuvent pas supporter toutes seules les pertes de revenus. C'est pourquoi le SEV s'engage pour que les entreprises de transports publics obtiennent un soutien financier.

La situation s'est un peu corsée avec l'étape de déconfinement du 11 mai. L'offre des transports publics est à la hausse et l'horaire retourne à la normale pour nombre de moyens de transport. La demande augmente quant à elle très lentement. La Confédération recommande toujours de continuer de travailler à la maison si cela est possible. Ainsi les pertes financières continueront de s'abattre sur les entreprises de la branche.

Le politique veut amortir les pertes

Une motion de la Commission des transports tient compte de ces circonstances. Elle demande à la Confédération d'élaborer avec les cantons et les entreprises de transport un projet d'amortissement des pertes financières. Le but étant de traiter de manière globale divers aspects tels que les liquidités des entreprises de transport, le

chômage partiel et la baisse des recettes, et de définir des mesures (de financement) en conséquence. Lors de la session extraordinaire de début mai, les deux Chambres ont largement accepté la motion que le SEV a également soutenue. Ainsi le Conseil fédéral a reçu le mandat d'élaborer un projet dans ce sens.

L'objectif de la motion est de proposer une solution équilibrée et «juste» dans laquelle, en plus de la Confédération, également les entreprises de transport et les cantons apportent leur contribution pour couvrir les pertes financières. «Les entreprises pourront grâce à cette mesure continuer de verser les pleins salaires», explique Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV, conseillère nationale et membre de la Commission des transports. «Si dans les transports publics, soudain 80% des recettes tombent, cela représente beaucoup de manque à gagner pour les entreprises. Ceci donne lieu à des craintes et on peut le comprendre. Elles se demandent comment combler ce trou dans la caisse. Une solution pour la branche élaborée par la Confédération, les cantons, les entre-

prises de transports publics et les partenaires sociaux donne au personnel et aux entreprises des perspectives communes positives pour surmonter les pertes financières.» Lors de sa session extraordinaire, le Parlement a également accepté le paquet de soutien pour l'aviation (voir ci-dessous), ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Le SEV s'engage à tous les niveaux

Le 30 avril dernier, le SEV, représenté par son président Giorgio Tuti, a pris part aux discussions à la table ronde pour les transports publics présidée par Simonetta Sommaruga, présidente de la Confédération. Il s'est engagé pour les besoins du personnel en matière de protection de la santé et a défendu les intérêts des employé-e-s dans le cadre du soutien financier sollicité pour les entreprises de transport.

Le SEV avait écrit à tous les parlementaires afin de leur demander de s'engager pour la motion de la commission et le paquet de soutien de l'aviation. Et, maintenant nous le savons, il a obtenu gain de cause!

Aide pour l'aviation: Bravo! Mais sans garantie de l'emploi?

Philipp Hadorn président de SEV-GATA Nos interventions auprès des compagnies, de l'administration fédérale et des membres du Parlement ont payé. La Confédération octroie aux compagnies aériennes Swiss et Edelweiss des garanties de crédits pour plus de 1,275 milliard de francs, et quelque 600 millions aux entreprises du domaine de l'aviation. Ceci est important et juste, car ce sont 190 000 places de travail qui dépendent directement ou indirectement du domaine de l'aviation en Suisse. Cette décision rend possible les rencontres transfrontalières et permet à une grande partie des suisses de faire des voyages qui étaient auparavant réservés à une élite.

La Confédération a tenu compte de notre revendication concernant les conditions pour les preneurs de crédits qui doivent à l'avenir encore garantir le maintien de la structure aérienne sur la place économique de Suisse. Ceci est d'une importance capitale.

Par contre elle n'a pas imposé l'interdiction de

licencier pour des raisons économiques durant l'utilisation des crédits, mesure que nous avions demandée. De même pour l'engagement de la part des entreprises bénéficiaires à respecter les standards sociaux par le biais d'une CCT. Enfin, les efforts, les justifications d'évolution et les nouvelles innovations vers un trafic aérien plus écologique que nous avons suggérés sont aussi restés lettre morte. Le danger est grand que des entreprises du secteur se trouvant dans une situation critique avec des propriétaires dans les «pays étrangers» soient soudain remplacées par d'autres firmes qui ne disposent pas de partenariat social et risquent de ne pas respecter les standards sociaux (CCT).

La Confédération devrait aussi accorder une haute importance aux risques encourus par les employé-e-s et pas seulement à ceux découlant des crédits. Les travailleuses et travailleurs l'ont mérité car ils évoluent dans un environnement très exigeant et austère.

DANIELA LEHMANN répond

Navettes automatisées ?

Des tests ont été effectués à Sion, Marly, Cossonay, Genève et récemment à Zoug avec une navette automatisée. Quelle est la position du SEV sur ce point et sur les véhicules autonomes dans les transports publics en général ?

Les expériences faites lors des essais avec le minibus MyShuttle à Zoug démontrent que, malgré certains titres euphoriques tels que «Minibus MyShuttle maîtrise le trafic mixte», nous sommes encore bien éloignés d'une commercialisation.

D'un point de vue syndical, en premier lieu on peut se poser la question du personnel sur le véhicule. L'essai réalisé à Zoug a démontré que les passagers faisaient confiance au véhicule ainsi qu'à la personne responsable de la sécurité présente sur chaque trajet. A noter que le nombre de passagers était restreint et qu'il s'agissait avant tout de personnes intéressées par cette innovation. Mais ce qui retient l'attention, c'est l'importance accordée à la présence de la personne responsable de la

sécurité. Car nous sommes d'avis que même sur les véhicules automatisés il est nécessaire d'avoir du personnel. Les transports publics doivent avoir un visage humain et le personnel contribue à donner un sentiment de sécurité aux usagers. A la lecture de l'article au sujet de MyShuttle, on note un élément contradictoire: pour l'introduction des nouveaux services complètement automatisés sans personnel d'accompagnement, il est nécessaire d'avoir un team compétent sur place qui puisse résoudre immédiatement les tensions entre les voyageurs.

Au niveau local, l'introduction de véhicules automatisés dans le contexte des transports publics ne fait sens du point de vue du SEV que là où les transports publics classiques n'ont pas d'offre à proposer, donc par exemple sur le dernier kilomètre.

Tu veux poser une question au SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch

COMITÉ

Le SEV fonctionne aussi en temps de crise de Corona

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Au vu de la situation actuelle, la séance du comité du 24 avril dernier s'est déroulée avec une délégation réduite, afin de respecter la distance sociale. Sur le plan du contenu le coronavirus a occupé une grande place. Le comité a en outre accepté les comptes 2019 et s'est réjoui des 25 000 signatures récoltées pour les FVP.

La délégation a été réduite à un représentant par sous-fédération et par commission. La PV s'est excusée pour se conformer aux recommandations de l'OFSP. Le comité n'est pas le seul à avoir dû adapter son fonctionnement en ces temps de coronavirus: au secrétariat central SEV aussi, ainsi que dans les régions, les choses se passent différemment depuis quelques semaines: «Nous avons agi et communiqué rapi-

dement», a déclaré le président SEV Giorgio Tuti en tirant le bilan. On a recommandé aux collaboratrices et collaborateurs, en particulier à celles et ceux qui appartiennent aux groupes à risque, de travailler à la maison. «Nous fonctionnons maintenant un peu différemment mais sommes tout aussi accessibles pour nos membres, et nous fournissons nos prestations avec la même qualité que d'habitude», a poursuivi Giorgio Tuti. Les retours très positifs des membres le confirment.

Le SEV a tout de suite pensé que la priorité absolue allait à la protection de la santé des collaboratrices et collaborateurs et des membres. Mais il y a eu aussi beaucoup de questions liées au temps de travail et au versement du salaire. «Le flux d'appels téléphoniques fut immense au début, les choses se sont maintenant normalisées», a expliqué Giorgio Tuti. Durant les semaines à venir, le SEV va accompagner étroitement l'assouplissement des mesures de con-

finement et le retour à l'horaire normal.

Le comité était unanime sur le fait que les employé-e-s des transports publics se rendent bien compte durant cette crise de ce que le syndicat fait pour eux. Ceci se répercute au niveau des nouvelles adhésions: au mois de mars, le SEV a comptabilisé un nombre de nouveaux membres au-dessus de la moyenne. Néanmoins il est très compliqué de recruter des membres dans la situation actuelle en respectant la distance sociale et avec la pratique du télétravail, car les nouveaux membres potentiels sont plus difficilement joignables. C'est pourquoi le comité a félicité le SEV d'avoir misé sur les canaux numériques pour atteindre les gens, que ce soit via la newsletter ou les médias sociaux.

«Nous devons aussi nous faire des réflexions sur ce qui va se passer avec toutes ces assemblées, séances et négociations si l'interdiction de se réunir perdure, ou si la recommandation de distance sociale reste valable sur une plus longue période», a averti Giorgio Tuti. Pour l'instant les assemblées des délégués des sous-fédérations ont été repoussées à l'automne. La récolte des signatures pour la 13e rente de l'AVS a dû être interrompue, le 1er Mai s'est déroulé de manière numérique, et la manifestation pour le climat prévue le 15 mai ainsi que la «semaine violette» ne pourront pas se dérouler sous une forme physique. Il faudra trouver de nouvelles manières de fonctionner pour toutes ces choses, afin qu'elles puissent se dérouler quand même dans cette situation d'exception.

Rapport de gestion 2019 accepté

Le comité a accepté à l'unanimité les comptes annuels présentés par l'administrateur des finances Aroldo Cambi. Le bilan pour 2019 affiche un excédent de 442 000 fr. qui est balancé avec les réserves d'exploitation. Le boom au niveau des actions a amené un résultat financier énorme et extraordinaire de 2,75 millions de francs. «Il faut toutefois apprécier cette évolution avec beaucoup de prudence», a prévenu Aroldo Cambi. A cause de la crise sanitaire, les marchés financiers se sont effondrés et à l'heure actuelle, on déplore des pertes désastreuses. Ceci aura des répercussions à long terme et influencera le résultat financier 2020. En 2019, le SEV a eu des charges liées plus élevées dues au congrès et aux festivités du centenaire. «Toutefois le centenaire du SEV a été bouclé avec beaucoup moins de frais que prévu grâce à une excellente direction de projet», selon Aroldo Cambi.

En 2019 également le SEV a subi une réelle baisse de l'effectif des membres. Au vu de la structure d'âge et des décès que l'on déplore chaque année, on ne peut actuellement pas parler de stabilisation à court terme. C'est pourquoi le recrutement des membres, en particulier des jeunes, est particulièrement important.

Plus de 25 000 signatures pour les FVP

Le SEV avait pour objectif de récolter 20 000 signatures pour la pétition qui défend les FVP. Entre-temps ce sont plus de 25 000 paraphe qui ont été rassemblées. C'est un grand succès! «Nous attendons le moment propice pour déposer les caisses de signatures à l'UTP», a précisé la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger. En septembre, des négociations sont prévues avec l'Union des transports publics (UTP) sur l'accord au sujet des FVP, et le SEV continuera à défendre les facilités de voyages pour le personnel.



Le cap du **2000e abonné-e** à la **page Facebook du SEV** a été dépassé il y a quelques jours ! Nous vous remercions d'être toujours plus nombreuses et nombreux à nous suivre sur @verkehrsge-werkschaft, avec une augmentation de 24% en un an. N'hésitez pas à liker, commenter et partager nos posts. Nous espérons que la variété des contenus et des supports continuent de vous satisfaire. Ces dernières semaines ont montré l'intérêt de la diversification de notre communication sur les réseaux sociaux pour conserver ce lien si précieux avec notre base. Complémentaires, le journal, la newsletter et notre site web gardent bien sûr toute leur pertinence.

Alors que cette période de confinement a montré que nous avons plus que jamais besoin de solidarité et de protection, **l'Union suisse des arts et métiers (USAM)** a exigé, au contraire, le 30 avril qu'un vaste programme de «revitalisation» soit élaboré «dans les plus brefs délais». La faitière des PME préconise un remède de cheval pour les salarié-e-s caractérisé par l'absence de toute protection sociale: allongement des horaires de travail, blocage des salaires, renforcement de l'austérité et renoncement à toute nouvelle extension des prestations notamment pour l'AVS. Visiblement, la période spéciale ouverte par la pandémie représente une «chance» pour le patronat à ne pas rater pour faire avancer ses vues ultralibérales. Une autre sortie de crise est possible selon l'USS avec son appel pour une garantie des salaires et pas de licenciements liés au coronavirus! A signer sur: www.sortie-de-crise-solidaire.ch



Plus de 25 000 signatures récoltées pour sauvegarder les FVP.

Voici comment des membres SEV

Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Yves Sancey

Gurvinder Singh (36 ans), Steward chez Elvetino



FI Gurvinder Singh assure depuis 2011 le service dans les voitures-restaurants et bistros d'Elvetino, la filiale des CFF qui se charge de la gastronomie ferroviaire. Après la fermeture de toutes les voitures le 14 mars, il a dû se

rendre une journée sur son lieu de service à Zurich pour ranger la nourriture qui se trouvait sur les chariots des voitures-restaurants. Ensuite il n'a plus pu travailler mais il doit être accessible tous les jours de 8 heures à 18 heures via son natel Elvetino. Il doit également consulter régulièrement les communications. Jusqu'au 4 mai il a suivi durant 4 jours une formation de deux heures par internet, avec cinq à sept autres collègues. Les contenus portaient sur l'app Elvetino et des entraînements pour converser en français et en italien. Il continue de recevoir le plein salaire pour son engagement fixe à 80% (il est payé 2800 fr.net par mois). Il n'est pas obligé de prendre ses heures supplémentaires ni des vacances. Pour sa part, il avait prévu ses vacances en août. Elvetino veut rouvrir le 8 juin les voitures-restaurants sur les lignes principales 1 et 8. Gurvinder Singh est content car plus le confinement dure, plus il a peur qu'Elvetino envisage de licencier ou d'appliquer d'autres mesures d'économies. « Actuellement nous ne pouvons qu'attendre et voir ce que cela va donner », dit-il l'air soucieux. Mais il fait aussi attention au risque d'infection, avant tout à cause des répercussions financières: il a une franchise de 2500 fr. pour les frais médicaux et subit un manque à gagner s'il ne peut plus travailler car sa participation au chiffre d'affaire tombe (cela représente entre 30 et 100 fr. par mois) ainsi que les pourboires (entre 200 et 300 fr.). Naturellement, ces parts de revenu lui manquent aussi à l'heure actuelle.

Oliver Passaglia (37 ans), conducteur de tracteur d'avion



FI Oliver Passaglia est employé par Swissport à l'aéroport de Zurich comme chauffeur de camion push back. Il déplace également des avions avec un tracteur. Par ailleurs, il est instructeur et membre de la commission du personnel. Son team travaille 24h sur 24 en quatre équipes. Avant début mars, jusqu'à 13 personnes étaient parfois en service en même temps.

Actuellement, un effectif moins grand suffit amplement. Au mois d'avril, lui et ses collègues ont travaillé en moyenne un jour par semaine seulement et en mai, il en sera certainement de même. Heureusement, les avions en stationnement sont soumis à un entretien régulier et doivent être déplacés. Sinon, la situation serait bien pire. « Actuellement, les terminaux sont déserts et sur le tarmac on entend même siffler le vent », raconte Oliver. Ce silence étrange est inquiétant et tous se font du souci pour l'avenir. « Même si nous sommes convaincus qu'on aura encore besoin de nous pour faire ce travail ». D'ici la fin de l'année, Swissport espère pouvoir réaliser jusqu'à 75% du chiffre d'affaires et retourner à la normale d'ici le deuxième semestre 2021. Vu que Swissport appartient à un groupe chinois, des rumeurs circulent qu'il faudrait séparer la société suisse pour obtenir une aide de la Confédération. Dans tous les cas, à l'heure actuelle, tous les collaborateurs ont droit aux indemnités de chômage partiel à raison de 80% de leur salaire. Jusqu'à présent, Swissport n'a pas versé la différence de 20%, contrairement à Flughafen AG. Dès le 1er avril, Oliver perçoit 80% de son 80%, étant donné qu'il a réduit son taux d'activité de 20%. Ceci était prévu depuis longtemps, car il voulait aider de temps en temps un collègue qui a un garage. Mécanicien automobile est en effet sa profession initiale. Au début de la crise, Swissport a demandé de prendre les heures supplémentaires et les vacances. Or, depuis que le chômage partiel a été introduit, ils n'en parlent plus. Toutefois, les vacances qui étaient enregistrées doivent être prises. Oliver ne sait pas s'il pourra rendre visite à sa famille en Allemagne cette semaine pendant ses congés. Le respect des distances et les mesures pour éviter la contamination sont plus faciles à appliquer pour un chauffeur de camion push back que pour quelqu'un qui est au check-in. En ce qui le concerne, Oliver n'a pas peur, mais il soutient pleinement la protection des groupes à risque.

Simon Stieger (34 ans), mécanicien de locs RhB



ela « Pour nous le personnel des locs, la situation professionnelle n'a pas tellement changé ces dernières semaines, si ce n'est que nous nous sommes lavés les mains un peu plus souvent et consciencieusement et avons désinfecté la cabine de conduite à chaque changement de service. Mais ça faisait bizarre de rouler sans personnel d'accompagnement et avec si peu de passagers.

La plupart des discussions concernant le personnel des locs ont porté sur la formation dans les cabines de conduite. Actuellement chez nous, trois classes sont formées: deux classes normales et une classe de recyclage. Avec le confinement, la formation a été suspendue séance tenante, étant donné qu'il n'était pas possible de respecter la distance sociale de deux mètres dans une cabine de conduite. La communication par le RhB n'a pas été très bonne: on aimerait reprendre la formation des mécaniciens de locs le plus vite possible car durant l'été le RhB est en plein boom. De plus, on déplore un grand sous-effectif. Cette situation s'empire naturellement si les mécaniciens en cours de formation ne peuvent pas la terminer. Malheureusement, le personnel n'a pas été suffisamment intégré dans la planification de la suite à donner en matière de formation. Les décisions sont venues d'en haut, ce qui a déclenché pas mal de mécontentement. Toutefois, après quelques changements de cap, nous avons réussi à trouver un compromis acceptable. Pour la formation nous portons un masque de protection et pouvons choisir si nous préférons travailler avec un masque chirurgical ou un FFP2. Depuis début mai, je suis moi-même engagé en tant qu'instructeur pratique junior. Je me suis imaginé un peu différemment mon entrée en fonction en tant que formateur mais je m'accommode assez bien du masque et de la situation actuelle. Il s'agit de nous habituer à manier ces masques parce que contrairement aux hôpitaux, dans la cabine de conduite et les locaux de pause, il n'est pas toujours facile de faire les choses correctement. »

Rita Blatecki (56 ans), conseillère en voyages



FI Rita Blatecki travaille depuis 20 ans au guichet CFF de change et services financiers à la gare principale de Zurich. « Tout d'abord nous avons pris ce virus un peu à la légère », nous dit-elle. Et puis l'Italie a subi tous ces décès et tout le monde s'est rendu compte que c'était sérieux. Celles et ceux qui faisaient partie des groupes à risque ont alors pu rester à la maison et, au début également, ceux vivant avec des personnes vulnérables. Rita est une de ces personnes et a donc fait une semaine en télétravail, en partie pour sa commission du personnel. Elle a fait aussi des séquences de formation sur les nouveaux outils informatiques.

Durant la deuxième semaine, elle était en vacances. « Pour la CoPe, le virus était LE thème d'actualité. Le personnel des guichets s'est senti tout d'abord abandonné car il devait travailler sans plexiglas de protection et au contact de l'argent, des abonnements, des natels de clients, alors que le personnel de l'administration était autorisé à faire du télétravail. » Mais dès la troisième semaine, les CFF ont appelé les personnes vivant avec des gens de groupes à risque à rejoindre leur poste de travail. Depuis lors, Rita travaille de nouveau au guichet mais en respectant strictement les règles de distance et d'hygiène. La vitre de séparation entre le personnel et la clientèle a toujours été là mais pour respecter la distance sociale dans le team, des plexiglas ont été installés entre les guichets. Fort heureusement, il y a un lavabo à disposition dans le bureau. De plus, le team a reçu une quantité suffisante de liquide de désinfection. La clientèle a beaucoup diminué depuis la fermeture des commerces, surtout pour ce qui concerne le change. Il est en effet possible de faire des opérations au moyen d'une app depuis n'importe quel automate à billets CFF. « Ainsi nous avons toujours assez à faire puisque nous nous chargeons du support », explique Rita de manière convaincue. Au lieu de prendre le natel des clients dans sa main elle les laisse entrer eux-mêmes les données. Et elle félicite ses répartiteurs: « Ils ont effectué un travail admirable car ils ont dû refaire toute la répartition pour les renforts des mois d'avril et de mai qui sont normalement des mois très chargés. Ainsi certains d'entre nous ont reçu des tâches inhabituelles à effectuer comme le soutien du CC Brigue, ou du temps pour l'auto-apprentissage, ou des temps libres spontanés. Car rester assis à ne rien faire, ce n'est pas possible! »

Fritz Haenni (57 ans), chauffeur de bus TPF et président de la section TPF du SEV



ysa « Je travaille à 100% comme chauffeur de bus à Fribourg. Ce n'est pas agréable de travailler pendant cette crise de m****. Les services de nuit sont particulièrement spéciaux. Parfois, tard le soir, quand je traverse la ville de Fribourg déserte, j'ai l'impression d'être dans un film de zombies. C'est vraiment bizarre. Je suis content que la porte avant du bus demeure fermée et que la première rangée de sièges derrière moi reste vide. Les mesures de sécurité me suffisent. De toute façon, il n'y a plus que cinq à dix personnes dans le bus. Avant chaque changement de chauffeur, l'ensemble de l'espace réservé aux chauffeurs est désinfecté à l'arrivée du bus à la gare ou dans les grands

dépôts. C'est une bonne chose. Mais je désinfecte une nouvelle fois le volant et mes mains à chaque début de service. Mieux vaut prévenir que guérir. Cela fait longtemps que tous les chauffeurs appartenant aux groupes à risque restent chez eux. Heureusement, ils continuent de percevoir 100% de leur salaire. En tant que syndicaliste et président de la section TPF, c'est incroyablement rude – j'ai beaucoup plus de boulot que d'habitude. Je suis le premier interlocuteur des chauffeurs qui ont des questions. Beaucoup ont peur. Cela ne concerne même pas le coronavirus en premier lieu, mais leur existence. Les travailleurs à temps partiel ou les chauffeurs remplaçants, en particulier, craignent de perdre leur emploi. Je me tiens constamment informé de l'évolution de la situation au sujet du virus. Mais parfois, j'ai juste besoin de déconnecter. Sinon, ça devient malsain. Pour la suite, c'est encore un peu flou sur la manière dont ça va se passer après le 11 mai avec la reprise des écoles et les horaires de bus presque normaux jusqu'à minuit. Ce qui est sûr, c'est que nous ne revendrons pas de billets dans le bus, sans une vitre de protection pour les chauffeurs. Sans protection, nous n'ouvrons pas la porte avant. Ces jours, nous sommes en discussion avec la direction qui s'est montrée compréhensive sur cette question et nous a présenté des prototypes de protection. »

vivent la crise

**Michele Jurietti (63 ans),
chef assistant-clientèle**



frg Les gens dans la soixantaine sont considérés comme des personnes vulnérables. Toutefois Michele Jurietti, n'a jamais cessé de travailler: « Dès le début de la pandémie, lorsque le gouvernement tessinois a édicté les premières restrictions, j'étais préoccupé parce que mon employeur ne semblait pas vouloir bouger, à l'exception de quelques recommandations données au sujet de l'hygiène des mains », nous confie-t-il. « Mon travail en a souffert parce que je voyais que les choses devenaient

sérieuses au Tessin et comme j'allais presque tous les jours au nord des Alpes avec les trains que j'accompagnais, il me semblait qu'au-delà du Gothard personne ne se rendait compte de la gravité de la situation. Il y avait beaucoup de préoccupations parmi le personnel et cela était compréhensible, surtout pour celles et ceux qui étaient très proches de la catégorie à risque (pour ma part je suis né en 1957). J'avais peur de continuer mon travail au même rythme. Je n'étais pas tranquille. Je pensais à limiter le contrôle des billets au seul contrôle visuel ou par scanner. Et puis j'ai reçu en plein tour de service les nouvelles directives des CFF: nous étions exemptés du contrôle avec effet immédiat. Depuis ce jour, nous avons accompagné les trains en faisant uniquement les tâches liées à l'exploitation et à la sécurité des voyageurs. A l'avenir je vais faire beaucoup plus attention à la manière dont je me confronterai à la personne en face de moi, autant pour sa sécurité que pour la mienne. Je suis curieux de voir comment les entreprises s'organiseront depuis le 11 mai pour transporter au mieux les voyageurs tout en respectant les règles de sécurité », nous avoue-t-il. « Mais j'espère que les choses seront expliquées clairement et que la sécurité du personnel et de la clientèle sera garantie. Ce qui me préoccupe, c'est que je doute qu'il soit possible de respecter la distance sociale, surtout aux heures de pointe. Ce sera un grand défi pour les CFF. » Faut-il s'attendre à une obligation de porter un masque durant le voyage pour les usagers et le personnel? « Je ne l'espère pas, mais pour l'heure je ne vois que ça comme solution possible pour voyager dans la foule tout en se sentant en sécurité, » conclut-ils.

**Mathias Gay-Crosier (49 ans),
capitaine à la CGN et
président de la section VPT-Lac Léman**



ysa « Après un mois et demi de semi-confinement, pour la majorité des employés il y a un sentiment de plaisir de reprendre le travail au chantier et de retrouver les collègues. Durant cette période bien particulière, l'ambiance au travail a été sereine. La CGN a mis rapidement des mesures en place. Elle a été à l'écoute des employés, surtout pour les personnes considérées à risque ou les parents qui doivent rester à la maison pour la garde de leurs enfants. Du matériel de protection

et du gel hydroalcoolique ont été rapidement mis à disposition des employés sur chaque bateau. Le comité de section a aussi beaucoup communiqué sur les décisions prises par la direction, ce qui a contribué à un climat de confiance.

Au début de la pandémie, la principale crainte concernait la proximité avec la clientèle lors de contrôle des titres de transport et la vente. C'est rassurant de savoir que dès qu'une personne présente un symptôme, elle est d'office remplacée afin d'éviter une contamination entre collègues. Durant la période de semi-confinement, la relation avec les clients était bonne. Ils respectaient les consignes demandées telles que n'occuper qu'un siège sur deux. Je pense que les mesures prises afin de limiter les capacités des bateaux de plus de la moitié ont aidé à avoir un climat serein entre les employés et la clientèle.

Depuis le 11 mai, nous avons repris notre horaire normal et les quotas à bord des bateaux sont allégés. Notre crainte est que nous allions nous retrouver dans des bateaux avec des gens qui ne pourront plus respecter les distances sanitaires et où le port du masque est vivement recommandé. Les collègues passent au milieu des clients pour effectuer le contrôle des titres de transport. Comment vont-ils réagir à cette ambiance qui peut vite devenir anxiogène? Le syndicat sera très attentif à l'évolution de la situation et très réactif s'il estime que des mesures complémentaires doivent être prises par la direction afin de protéger le personnel. »

CRISE DU CORONAVIRUS

«Nous sommes en plein dedans»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

L'interview avec la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger le montre: dans la crise liée au coronavirus, globalement le SEV et les CFF travaillent plutôt bien ensemble.

Est-ce que le coronavirus a modifié la collaboration entre les CFF et le SEV?

Je pense qu'elle s'est renforcée. Le SEV et les CFF ont eu des échanges réguliers et étroits dès le début. A la mi-mars nous avons eu une première séance avec l'état-major de la pandémie aux CFF. A cette occasion nous pouvions encore être 20 personnes assises dans la même pièce. Par la suite les conférences téléphoniques se sont succédé, jusqu'à trois fois par semaine avec les représentants de toutes les divisions et d'autres spécialistes. Nous avons pu transmettre beaucoup de questions de nos membres ainsi que leurs retours concernant la nouvelle situation et les mesures appliquées. Ceci a contribué à amener des solutions rapides. Actuellement une conférence téléphonique hebdomadaire suffit, entre autres parce que les bases de la collaboration sont jetées.

Quel fut le principal engagement du SEV?

Pour nous la priorité absolue reste la protection du personnel. Avant le confinement nous avons par exemple insisté pour la pose immédiate de plexiglas aux guichets et la distribution de liquide de désinfection en quantité suffisante. En ce qui concerne les masques, il y a eu une énorme discussion parmi le personnel des trains sur les différents types de masques et la manière dont le port au travail devait être réglé. Lors des conférences, nous avons l'occasion de signaler les erreurs de certains chefs concernant l'application des prescriptions et de demander des corrections. Par exemple, dans un certain domaine, au sommet de la liste de prescriptions figurait une interdiction de vendre des masques, sur un formulaire que le personnel devait viser pour attester qu'il avait pris connaissance des mesures de protection. Ceci était vraiment déplacé! Il est primordial que nos membres nous communiquent leurs questions et leurs constats d'anomalies afin que nous puissions demander des explications et cas échéant, apporter des corrections.

Le SEV a-t-il pu prendre position préalablement sur les concepts de protection?

Oui, mais actuellement ceci reste théorique et seule la pratique, qui reste extrêmement imprévisible, nous dira si les idées sont bonnes et efficaces. On ne peut pas faire autrement. On a déjà vécu des situations comportant des risques, ce qui a amené de l'insécurité parmi le personnel. Ainsi les concepts doivent être très dynamiques pour que l'on puisse les adapter rapidement, ce qui représente un réel défi pour les CFF au vu de la grandeur de l'entreprise. Et en plus de la protection du personnel, il s'agit aussi de convaincre la clientèle que les transports publics sont sûrs, car sinon nous allons au-devant de grands problèmes.

Quels autres thèmes le SEV a-t-il amenés?

L'une des questions les plus fréquentes de nos membres concerne le temps de travail. Mais il faut faire preuve d'un peu de patience pour cette question car pendant qu'il y a des restrictions il n'est pas très utile de corriger constamment les comptes de temps. Toutefois les clarifications se feront certainement avant la fin de l'année contrairement à ce qu'ont annoncé certains chefs. Dès que la situation se sera normalisée nous nous y attellerons. Ce n'est que justice. Les personnes des



groupes à risque ont également donné lieu à de nombreuses discussions. Le fait que l'Office fédéral de la santé publique ait changé plusieurs fois les règles n'a pas beaucoup aidé. Les CFF, concentrés sur leur logique de pouvoir disposer de personnes importantes pour le bon fonctionnement du système, n'ont pas informé leurs cadres de manière explicite que les personnes à risque avaient un droit de veto lorsqu'elles avaient l'impression de ne pas pouvoir travailler en toute sécurité. Nous avons critiqué cette lacune et la division Infrastructure a repris la proposition d'Urs Huber (secrétaire syndical SEV) d'engager des responsables « coronavirus » sur les chantiers actifs afin de contrôler que les règles d'hygiène soient bien respectées.

Y a-t-il des choses que les CFF ont réglées adéquatement d'emblée?

Oui bien sûr: après la fermeture des écoles, ils ont dit tout de suite que les collaboratrices et collaborateurs qui devaient s'occuper de leurs enfants recevraient 20 jours de congé.

Peut-on dire que nous nous sommes serrés les coudes durant la crise?

Oui et non. Non, parce que souvent nous ne sommes pas du même avis et alors nous croisons le fer. Oui, parce que justement durant une crise que personne n'a encore vécue dans de telles proportions, on prend conscience de la valeur d'un partenariat social qui fonctionne. Il est par exemple important qu'un échange constant ait lieu sur les actualités et que cela soit une évidence sans que nous devions l'exiger. Autre exemple: il faut que nous puissions nous mettre d'accord assez facilement sur une adaptation limitée dans le temps des réglementations sectorielles de la durée du travail pour le personnel des trains. Il est également acquis que le SEV s'engage sur le plan politique en faveur des transports publics. Il le fait actuellement pour l'obtention du soutien financier. Et puis, mis à part les problèmes liés au coronavirus, nous avons également poursuivi les affaires courantes dans la mesure du possible.

Par exemple?

Malgré le virus nous avons demandé aux CFF des négociations sur une participation du personnel au bon résultat de l'entreprise réalisée l'année passée. Les discussions à ce propos auront lieu cet automne même si les conditions ne seront pas les mêmes que d'habitude, inévitablement. Nous avons aussi pu clarifier comment le changement de modèle de retraite anticipée se fera en cas de réorganisation, pour cela nous allons adapter les accords existants. Nous allons aussi nous concerter prochainement sur une reconduction adéquate des lignes directrices en cas de réorganisation. Et puis il y a tous les sujets de moins grande envergure qui ne concernent qu'une ou l'autre catégorie professionnelle mais qui n'en sont pas moins importants. Tout ceci joue un rôle car la crise sanitaire n'est pas terminée, nous sommes en plein dedans et elle va nous occuper encore longtemps.

CFF CARGO

Les camionneurs montent à bord

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Plusieurs transporteurs routiers ont repris 35 pour-cent des actions de CFF Cargo. S'agirait-il d'une tentative commune d'amener le transport ferroviaire des marchandises vers le succès puisque le rail n'a pas réussi à prospérer à lui seul? C'est ce qu'explique le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn.

La commission compétente a donné son feu vert au début avril pour l'arrivée de Swiss Combi SA – composée des prestataires de logistique Planzer Holding SA (40%), Camion Transport SA (40%), Bertschi SA (10%) et Galliker Holding SA (10%) – chez CFF Cargo SA. Par conséquent, ce sont maintenant 35% des actions qui se trouvent dans les mains de cette société. La signature du contrat a eu lieu le 21 avril à l'occasion de l'assemblée des actionnaires de CFF Cargo. Les CFF SA restent l'actionnaire principal puisqu'ils détiennent 65% des actions.

Par ailleurs, l'assemblée générale a élu Eric Grob en tant que nouveau président externe et indépendant du Conseil d'administration (CA) de CFF Cargo. Il succède à Andreas Meyer, ancien CEO des CFF. Eric Grob fait partie du Conseil d'administration de CFF Cargo depuis le quatrième trimestre 2019. Auparavant il a travaillé entre 2008 et 2016 en tant que partenaire auprès de l'entreprise de consulting McKinsey et à ce titre, il a conseillé CFF Cargo dans le cadre de plusieurs projets. Il a en outre mené à bien divers mandats pour d'autres entreprises ferroviaires et logistiques en Europe. Quatre autres personnes font partie du Conseil d'administration de CFF Cargo: le CFO des CFF Christoph Hammer (sortant), Nicolas Perrin (nouveau) qui était CEO de CFF Cargo jusqu'à fin février 2020, ainsi que les représentants de la Swiss Combi SA, Nils Planzer et Josef Jäger.

Quel regard porte le SEV sur cette nouvelle donne? Les réponses de Philipp Hadorn, secrétaire syndical en charge de Cargo.

Que signifie l'arrivée des camionneurs et la nomination d'un président externe au CA pour l'entreprise CFF Cargo?

Cette nouvelle conception de CFF Cargo est la suite logique après l'empreinte mitigée laissée par l'ancien président du CA Andreas

Meyer durant ces dernières années. A cause de la concurrence générée par les besoins divers des divisions CFF, CFF Cargo n'a pas pu se développer de manière optimale. Avec l'arrivée des camionneurs, les intérêts de la logistique sont mis en avant. En tous les cas, la nouvelle équipe de direction doit maintenant démontrer qu'elle est en mesure d'apporter un nouvel essor au trafic marchandises par rail et lui ouvrir les portes d'une croissance qui est actuellement en souffrance pour des raisons économiques et écologiques.

Quels sont les plus grands défis à moyen terme pour CFF Cargo?

Chez CFF Cargo, le coronavirus a aussi apporté pas mal de chaos. Concrètement, il s'agit de cesser la politique défensive qui, durant des années, consistait à garder une position de repli, et d'amener enfin l'entreprise à la croissance. Pour cela il faut absolument investir: non seulement au niveau du matériel roulant mais surtout au niveau du personnel, en faisant des efforts sur le plan des formations et formations continues, mais aussi en augmentant l'attrait de l'entreprise en offrant de bonnes conditions de travail. Car sinon il y aura bientôt un sérieux problème de personnel au vu de la structure d'âge. Le travail de nuit constitue aussi un obstacle.

Qu'est-ce qui change pour le personnel avec cette privatisation partielle?

Le personnel sera bientôt en mesure de remarquer que l'entreprise est en pleine éclosion. Concrètement, la contribution du partenaire dans la chaîne de logistique devrait amener de plus grands volumes de transport, des nouveaux produits, et donc une meilleure sécurité de l'emploi.

Quels sont les plus grands défis du point de vue des employé-e-s?

Les réorganisations passées et actuelles ont amené beaucoup d'inquiétude et d'insécurité parmi le personnel depuis des années. Il s'agit maintenant d'amener certains processus de changement à terme avec une bonne formation continue. La nouvelle direction doit prouver qu'elle est digne de confiance, qu'elle soutient le personnel actuel et qu'elle est apte à proposer des conditions de travail durables, définies sur une base de partenariat social, en respectant la valeur égale des CCT CFF et CFF Cargo.

ANGLE DROIT

Touche pas à mon mégaphone



Team d'assistance judiciaire

En ces temps vertigineux de confinement, il peut paraître absurde d'évoquer une affaire de manifestation de rue, mais dans un Arrêt du 15 janvier 2020, le Tribunal fédéral s'est penché sur une question qui peut aussi intéresser les syndicats, à savoir la liberté d'information et d'expression et l'utilisation de mégaphones lors d'une manifestation.

En août 2018, une association antispéciste dépose une demande d'autorisation pour une manifestation de deux heures prévue un samedi en octobre. Une manifestation silencieuse, devant l'Alimentarium de Vevey, ponctuée de discours prononcés au mégaphone.

La manifestation a été autorisée, mais pas l'usage de mégaphones. L'association a recouru contre cette interdiction auprès du Tribunal cantonal, qui a rejeté le recours. Du point de vue du TC, le maintien de la tranquillité publique avait la priorité. L'interdiction de l'usage d'un mégaphone était proportionnelle, puisque cet instrument n'est pas indispensable pour diffuser un message. L'association a alors recouru au TF pour violation de sa liberté d'expression.

Le TF retient que les libertés d'opinion et d'information sont garanties par l'article 16 de la Constitution. Toute personne a le droit de former, d'exprimer et de répandre librement son opinion. Selon l'article 10 §1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme CEDH, la liberté d'expression comprend la liberté d'opinion et la liberté de recevoir ou de communiquer des informations ou des idées, sans ingérence d'autorités publiques.

La Constitution garantit aussi la liberté de réunion, toute personne ayant le droit d'organiser des réunions et d'y prendre part ou non. Sont considérées comme des réunions tout regroupement de personnes, dans le but de former ou d'exprimer mutuellement une opinion. L'article 11 §1 de la CEDH offre des garanties comparables.

Des restrictions, prévues par la Loi, peuvent être appliquées à ces principes pour des motifs de sécurité nationale, de sûreté publique, de défense de l'ordre, de protection de la santé ou de la morale, ou des droits et libertés d'autrui. Voilà pour la théorie juridique.

Il existe en principe un droit conditionnel à l'usage du domaine public pour des manifestations avec appel au public. Mais cela exige qu'un ordre de priorité soit fixé entre les divers usagers et c'est la raison pour laquelle ces manifestations sont soumises à autorisation. L'autorité doit faire une pesée d'intérêts et examiner les conditions cadres, les éventuelles charges ainsi que les alternatives possibles. Les organisateurs ne peuvent

pas exiger de pouvoir effectuer une manifestation à un endroit et à un moment déterminés. En revanche, ils ont droit à ce que l'effet d'appel au public qu'ils souhaitent soit pris en considération. L'autorité dispose ainsi d'une certaine liberté d'appréciation lorsqu'elle décide de l'octroi ou du refus d'une autorisation de manifester.

Dans son règlement général de police figurent les règles communales pour l'obtention de l'autorisation, la procédure à suivre pour les organisateurs, les conditions et précautions à prendre pour assurer le maintien de la sécurité, de la tranquillité et de l'ordre publics, etc... La tranquillité publique est l'un des biens expressément protégés par le Règlement. Mais il est douteux, selon le TF, que la tranquillité publique des promeneurs un samedi après-midi, sur un espace restreint et pendant une durée limitée, représente un intérêt public suffisant pour limiter une liberté fondamentale.

La liberté d'expression, comme les autres libertés fondamentales, n'a pas une valeur absolue. Une limitation peut être conforme au droit si elle est prévue par une loi, si elle poursuit un intérêt public et si elle est proportionnée au but légitime poursuivi. En matière de liberté d'expression, le principe de l'intérêt public se confond en pratique avec le souci de maintenir l'ordre public. La protection de la sécurité, de la tranquillité, de la morale et de la santé publique répond à un intérêt public. Mais cela ne signifie pas censurer ou réprimer l'expression des opinions subversives ou qui choquent les sentiments moraux, religieux, politiques de la population ou encore qui mettent en cause les institutions.

Sur ce principe de proportionnalité, le Tribunal cantonal avait considéré que les manifestants n'auraient pas été empêchés de faire passer leur message. Pas besoin d'un mégaphone pour cela. L'objectif pouvait être atteint en lisant le texte à haute voix ou en distribuant des tracts.

Là, le TF n'est pas d'accord. Le but de tranquillité publique pouvait être atteint sans interdire l'usage d'un mégaphone, prévu environ 5 minutes toutes les 15 minutes. Ce mode d'expression prend en compte la tranquillité publique, ce qui ne serait pas le cas de l'utilisation sans interruption d'un haut-parleur. Le rassemblement était prévu un samedi après-midi et non pas un dimanche ou un jour férié, soit à des moments où en général on n'a pas particulièrement besoin de repos.

Le Tribunal cantonal avait donc porté une atteinte disproportionnée aux libertés de réunion, d'opinion et d'information des manifestants de l'association recourante. Le recours a donc été admis et l'arrêt attaqué annulé.



Dans le domaine du transport combiné, les transporteurs ferroviaires et routiers travaillent main dans la main depuis longtemps. Ici à Renens.

BUS JURASSIENS

«Des emplois sont en danger aux CJ après la victoire de CarPostal»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Après l'annonce de la reprise de l'ensemble des lignes de bus jurassiennes par CarPostal dès décembre 2021, le SEV craint des pertes d'emplois aux Chemins de fer du Jura.

«Les CJ conservent quelques lignes de bus dans le Jura bernois mais pas assez pour offrir suffisamment de travail à l'ensemble des conducteurs qu'ils emploient. Ceux qui perdront leur emploi ont la garantie de pouvoir être repris par CarPostal. Au moins ils obtiennent un emploi et seront soumis à une CCT, même s'ils doivent digérer maintenant ce changement d'employeur, commente Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge des CJ. Nous sommes toutefois inquiets pour les lignes de bus du Jura bernois et les collègues assurant ces prestations.»

Président de la section VPT du Jura, Aurélien Mouche abonde: «Pour ceux qui conduisent sur ces lignes du Jura bernois ou du trafic urbain de Saint-Imier, le flou demeure. Que vont faire les CJ maintenant avec ce secteur? Le personnel administratif concerné par le secteur bus ainsi que celui de la maintenance sont aussi dans l'incertitude.» Les propos du président du Conseil d'administration dans le *Quotidien ju-*

rassien ne sont pas rassurants. Maxime Jeanbourquin craint que des licenciements ne soient inévitables, notamment dans l'administration, alors que la taille de l'entreprise sera revue à la baisse. Le directeur des CJ assure lui que le secteur bus restant n'est pas menacé.

Vincent Hennin, membre du comité CJ et député jurassien qui s'est engagé sans compter dans ce dossier, rappelle aussi que l'incertitude vient du fait que la décision n'entre pas encore en force: «Un recours est encore possible de la part des trois entreprises perdantes. Il faut donc encore attendre quelques mois avant de pouvoir réellement imaginer l'avenir. Néanmoins, toutes et tous les employé-e-s concerné-e-s doivent savoir que nous défendrons leurs intérêts auprès de la direction. Il ne doit pas hésiter à prendre contact avec le comité de la section et le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique.»

Le ministre des Transports jurassien David Eray subit déjà les foudres des habitants des Franches-Montagnes d'où il vient. L'identification aux CJ est très forte dans ce coin de pays. Perçu comme un traître, David Eray aura sans doute du mal à se maintenir au gouvernement lors des élections de cet automne. Dans les médias, il s'est défendu d'avoir enfoncé une entreprise, les CJ, dont le principal actionnaire est le canton du Jura. Ces prochaines années, les CJ



Les chauffeurs dont Jean-Charles Froidevaux militant SEV aux CJ, devant le parlement.

profiteront d'un investissement de 40 millions pour la ligne Porrentruy-Bonfol, argue David Eray, et de la potentielle réalisation de la ligne La Chaux-de-Fonds-Delémont, encore à l'étude.

4 millions d'économies

Du point de vue financier et par rapport à la situation actuelle, la réduction des indemnités totales atteindra environ quatre millions de francs par an. Les collectivités jurassiennes – canton et communes – bénéficieront d'une économie nette annuelle de plus d'un million de francs avec une offre en hausse de 7%. «Il sera intéressant de voir où ces économies auront été réalisées», observe Christian Fankhauser, vice-président du SEV.

Engagement du SEV depuis 3 ans

Trois ans après la première annonce de la mise au concours des lignes, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts. Le dossier a fait couler beaucoup d'encre aussi. Christian Fankhauser ne mâche pas ses mots à l'encontre des autorités jurassiennes. «Le Jura a tiré à boulets rouges sur CarPostal. Et aujourd'hui, c'est l'entreprise vouées aux gémonies qui remporte l'ensemble du paquet. C'est l'ironie du sort. Cette mise au concours aura coûté énormément d'argent, de temps et d'énergie à de nombreux acteurs. Elle aura surtout créé de l'inquiétude

chez les employé-e-s que l'on a traités comme quantité négligeable.»

Pour le SEV, l'exemple jurassien ne doit pas faire d'émules. Une entreprise peu regardante des conditions d'emploi et des salaires aurait très bien pu remporter la mise. Le Jura a joué avec le feu. Le SEV va suivre avec attention si d'autres cantons jouent aux apprentis sorciers et intervenir pour éviter ces jeux de dupes. Il faut rappeler que d'autres cantons comme Fribourg avaient préféré le dialogue avec les entreprises aux mises au concours.

Le SEV avait critiqué dès mi-2017 cette mise au concours jurassienne et lancé une pétition avec les chauffeurs de bus jurassiens. Fin 2017, elle a été remise aux autorités, munie de 4000 signatures. Elle demandait que l'appel d'offres contienne l'obligation de conclure une CCT avec les partenaires sociaux de la branche et que cette CCT s'appuie sur les conditions d'usage dans la région comme le prévoit la loi jurassienne sur les transports publics. Outre le soutien populaire, la motion «Mises au concours de lignes de bus: des garanties pour les salarié-e-s et les usagers» a été acceptée fin janvier 2018 par le parlement qui a soutenu à plusieurs reprises la lutte des employés.

Fin novembre 2019, une action de protestation s'est déroulée devant le parlement jurassien avec plus de 100 personnes.

PREMIER MAI 2020

La force de l'étendard

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Ce fut un 1er Mai 2020 complètement virtuel car la situation nous y a obligés. Mais aussi surprenant que cela puisse être, il fut très concret. Voici le regard posé par le président du SEV Giorgio Tuti.

«Durant toutes ces années d'activisme syndical, jamais je n'aurais imaginé de vivre un 1er Mai ailleurs que dans la rue.» Giorgio Tuti, président du SEV et de la section Chemin de fer de l'ETF, commente par ces mots l'édition 2020 de la Fête des travailleuses

et travailleurs, édition qui s'est déroulée surtout de manière digitale et au travers de petites actions: «Le 1er Mai est toujours une occasion privilégiée de faire des rencontres et des échanges entre militants et collègues. Cette année nous avons dû trouver d'autres manières d'être proches de nos membres. La pandémie du coronavirus a bouleversé les vies de centaines de milliers de familles, de personnes âgées, de femmes et d'hommes. Beaucoup vivent dans l'incertitude car ils ont perdu leur emploi ou se sont retrouvés momentanément sans revenu. C'est surtout dans ces moments-là que le mouvement syndical doit se mon-

trer présent et concerné, et afficher son engagement quotidien à tous les niveaux pour la lutte en faveur des droits fondamentaux.» Depuis le début de la crise sanitaire, Giorgio Tuti et le SEV n'ont du reste jamais cessé d'avoir des contacts avec la base, multipliant toutes les possibilités offertes par la communication digitale.

L'état d'urgence a mis à nu les dures réalités et les mécanismes d'un système économique générant des profits pour une poignée de gens et des inégalités pour la majorité. D'autre part cette situation a mis en évidence l'importance du service public, trop

souvent considéré comme un «poids» par les partisans de la libéralisation et de la dérégulation. Le président du SEV souligne que «les acteurs du service public, en particulier le personnel médical et celui des transports publics, et également les enseignants ne méritent pas seulement nos applaudissements mais aussi de meilleures conditions de travail. L'impact du coronavirus a permis de redécouvrir l'importance et le caractère central du travail et du service public qui garantissent la cohésion sociale de notre pays.» Le service public s'affiche donc comme une ressource qu'il faut renforcer et promouvoir. Cela prendra beaucoup de temps pour sortir de la crise et l'un des défis sera justement de garantir la cohésion.

Quelle image restera-t-il de ce 1er Mai? «Au-delà du caractère exceptionnel de cette situation - pour la première fois en 130 ans il n'a pas été possible de faire une seule manifestation - il y a une chose qui ressort: la présence dans les rues de Berne d'un de nos militants de 97 ans et son ami lui aussi membre du SEV, marchant tranquillement avec le drapeau du

SEV. Ils ont été arrêtés par la police qui a séquestré le drapeau car cela aurait pu attirer d'autres gens. Moritz Rapp, 97 ans, a expliqué à la police qu'il avait de tout temps participé au cortège du 1er Mai et que pour rien au monde il n'aurait renoncé à descendre dans la rue avec le drapeau de son syndicat.

La vie est remplie de petits et grands héros. Il y a ceux qui se rendent, ceux qui réussissent, ceux qui sacrifient leur vie pour les autres. Walter Hubschmid et Moritz Rapp les deux indéfectibles militants ont été accueillis au secrétariat central du SEV par Giorgio Tuti, le président du syndicat dont ils ont absolument voulu porter l'étendard.

Et maintenant?

Même si la dimension sociale du 1er Mai a souffert des restrictions imposées, le monde du travail s'est quand même trouvé au centre de l'attention. Au travers de dizaines de vidéos provenant de la Suisse entière, d'ateliers et de tables rondes transmises sur les réseaux sociaux, l'USS a voulu raconter la vie quotidienne sur le lieu de travail et discuter des perspectives futures. Cela doit passer par un renforcement du pouvoir d'achat, donc par de meilleurs salaires. Et par une plus grande reconnaissance du rôle des femmes. Dans cette crise comme jamais les femmes se trouvent au front: dans les hôpitaux, les écoles, la grande distribution, et au sein de la famille. Et plus que jamais le travail rémunéré et non rémunéré des femmes a pesé de tout son poids. L'avenir devra être écrit aussi par les femmes. Ou alors il n'y aura pas d'avenir!

Le cortège spécial des deux militants

Moritz Rapp et Walter Hubschmid ont été surpris de voir ce que leur «promenade» du 1er Mai a déclenché. Malgré l'annulation du cortège, ils souhaitaient absolument descendre dans la rue pour leur 85e, respectivement 60e 1er Mai. Pour Walter Hubschmid il n'était pas question de créer un rassemblement et il l'a signifié aux policiers. Pour lui, la «manifestation» avait comme objectif de se montrer solidaire avec le personnel qui

actuellement est très sollicité, comme le personnel de nettoyage. «J'ai pu constater comme les trains et les bus sont propres.» Et Moritz Rapp d'ajouter: «J'avais 12 ans quand j'ai accompagné pour la première fois mon père, militant actif, à un 1er Mai. Depuis 1947, je suis membre du SEV, un syndicat qui a obtenu beaucoup. Les améliorations ne sont possibles que grâce à un syndicat. Seul, on ne peut pas grand-chose.» chf



Walter Hubschmid et Moritz Rapp n'auraient jamais renoncé à défilé.

Sous-fédérations

REPORT Assemblées délégué-e-s

Voici les dates des prochaines assemblées des délégué-e-s des sous-fédérations: **BAU** le 18 août; **VPT**, le 10 septembre; **TS** le 11 septembre; **LPV** le 21 septembre; **PV et ZPV** le 30 septembre; **RPV** le 5/6 octobre, **AS** le 29 octobre.

Sections

2.6 REPORT SORTIE PV Genève

Il est exclu actuellement de faire voyager une centaine d'ainées et d'ainés dans les transports publics, trains et bus. Nous devons reporter la sortie du 2 juin 2020 au Lac Noir à des temps meilleurs ! Nous ne fixons pas de nouvelle date et nous vous tiendrons au courant. Chères et chers collègues, nous comptons sur votre compréhension et nous vous souhaitons une très bonne santé. Prenez bien soin de vous et des vôtres !

SEV-PV Genève

ANNULATIONS PV Vaud

Agenda 6/20

COURRIER DES LECTEURS-TRICES

Entre larmes et colère



Jean-François Milani,
Le Bémont JU

Cessez-le-feu mondial. S'unir pour lutter contre la pandémie du Coronavirus. Le monde entier fait face à une même problématique de santé mais pas avec les mêmes moyens pour tous. Misère, famine, pauvreté, manque de ressources financières et sanitaires, les inégalités demeurent et continuent de frapper les populations les plus démunies et les foyers de conflits. Dans notre société de confort certaines choses devront être repensées, revoir les priorités, nos échanges, nos voyages, loisirs, vacances, consommation, rapports aux gens. Il n'y a pas que le fric, l'économie, le profit à tout prix. Dans ce contexte une déclaration en

Devant l'inconnue de l'évolution de la pandémie COVID-19, le comité de la section PV Vaud a pris la décision d'annuler les activités prévues jusqu'au 31 juillet, soit en particulier, le café-contact prévu à Yverdon-les Bains, le 12 mai et la course de section du 16 juin. Les membres de votre comité se tiennent à disposition, si l'un(e) ou l'autre de nos membres pour toutes questions ou simplement avoir un contact. Vous trouvez toutes les références utiles sur notre circulaire A.

Le comité

26.5 SUPPRESSION Retraités TL, Métro, Ville de Lausanne et LEB.

La sortie poisson du 26 mai est annulée. Elle était prévue à Romont.

17.6, excursion annulée - espoir pour la suite PV Fribourg

En raison des mesures sanitaires en vigueur, l'excursion du 17 juin ne pourra malheureusement pas avoir lieu. Pour l'instant, votre comité garde l'espoir de pouvoir organiser la soupe de chalet aux Gros-Prays fixée au 9 septembre et une autre sortie en automne encore. Nous suivons l'évolution des conditions et ne manquerons pas de vous tenir informés dès que possible dans le journal SEV et sur notre site Internet www.sev-pv.ch. Prenez surtout bien garde à votre santé, votre comité est en pensées avec vous et se réjouit de vous retrouver.

favor d'un cessez-le-feu mondial « la communauté internationale et les Etats impliqués dans le conflit doivent déposer les armes et s'unir pour lutter contre la pandémie », déclaration qui a reçu le soutien du Conseil fédéral, a été adoptée par le Conseil National (129 voix), à la satisfaction du secrétaire général de l'ONU. Mais horreur, 44 élus ont refusé cette résolution (06.05.2020), 44 élus n'ont pas jugé utile de s'associer à cette vision, pour l'humanité, pour le bien de tous, pour l'image même du pays. Mais quelle honte, quelle grosse honte pour ces élus qui devraient d'ailleurs perdre leur titre de représentants du peuple, eux qui devraient plutôt honorer notre Constitution. Que des mesquins, affairistes, attachés au fric, pour faire la guerre, agissent ainsi, nous savons que ça existe, mais dans le contexte actuel de cette pandémie mondiale, oser ne pas être d'accord avec cette demande de cessez-le-feu mondial, et le dire, quelle décadence de l'être humain. Ceci se passe chez nous. Dépensez plus de 3,7 millions de francs (+ 400'000 francs d'indemnités parlementaires) pour 3 jours de séance pour en arriver-là, quelle tristesse. Nous avons besoin d'élus avec une grande morale, une plus grande éthique.

C'est quoi le slogan ? « Prenez-bien soin de vous. » Mon œil !

PRÉVOYANCE PROFESSIONNELLE

Impact des turbulences boursières sur le 2e pilier

Après les turbulences qu'a connues la Bourse ces derniers mois, je me suis demandé si ma caisse de pension était sûre. Comment me faire une idée de l'état de ma prévoyance professionnelle?

Les chutes des marchés des actions du printemps ont effectivement affecté de nombreuses caisses de pension. Pour juger de l'ampleur du phénomène dans le cas de la caisse de pension de votre entreprise, il existe notamment un chiffre-clé: le degré de couverture, qui indique le rapport entre la fortune de prévoyance et le capital de prévoyance actuariel nécessaire. Tant que ce rapport est supérieur à 100%, la caisse de pension dispose de réserves de fluctuations de valeur qui lui permettent d'amortir une chute des marchés financiers.

Si le degré de couverture tombe sous les 100%, la caisse de pension doit étudier des mesures d'assainissement telles que des augmentations de contributions et, le cas échéant, les mettre en œuvre. Pour une assurance complète, comme différentes compagnies d'assurances en proposent en Suisse, les prestations de prévoyance sont toujours garanties à 100%.

Le degré de couverture seul ne constitue cependant pas un indicateur suffisant. Il dépend du taux d'intérêt technique, à ne pas confondre avec le taux d'intérêt appliqué à l'avoir de vieillesse des assurés. Le taux d'intérêt technique permet à la caisse de pension de calculer la valeur actuelle des engagements de retraite futurs. Si le taux d'intérêt est élevé, ils sont plus faibles. D'où un degré de couverture qui tend à être meilleur, en particulier si l'effectif des bénéficiaires de rentes est élevé. La baisse des rendements sur les marchés financiers et la hausse de l'espérance de vie s'étaient cependant traduites ces dernières années par un net recul du taux d'intérêt technique, à environ 2%.

Les rentes ne sont dans un premier temps pas touchées

Vous trouverez ces informations importantes ainsi que de nombreuses autres données relatives à l'état et à l'activité de la caisse de pension dans le rapport de gestion qui doit être établi chaque année et mis à la disposition des assurés.

Quant aux informations sur votre situa-

tion de prévoyance personnelle, elles figurent dans le certificat de caisse de pension qui vous est fourni au début de chaque année. Les turbulences boursières du printemps n'ont cependant pas encore d'impact direct dessus. Le certificat de caisse de pension vous renseigne sur le montant prévisionnel de votre rente de vieillesse et des prestations en cas de décès et d'invalidité. Votre rente de vieillesse future est cependant calculée sur la base de nombreuses hypothèses; elle est donc entachée d'incertitudes.

Elle dépend non seulement des contributions d'épargne annuelles que votre employeur et vous-même versez, mais aussi de la rémunération de l'avoir et du taux utilisé pour convertir votre avoir de vieillesse en rente annuelle lors de votre départ à la retraite. La caisse de pension peut modifier ces paramètres dans le respect des prestations minimales légales. Les prestations en cas de décès et d'invalidité sont par contre généralement plus stables, car elles se fondent souvent sur le salaire actuel assuré. Votre situation de prévoyance peut toutefois également évoluer du fait d'adaptations de votre salaire ou de changements de poste.

Comblent les lacunes

Pour vous permettre de maintenir votre niveau de vie habituel, le revenu de remplacement devrait atteindre environ 80% du salaire actuel, aussi bien en cas de vieillesse que d'incapacité de gain. Un conseiller en prévoyance compétent peut vous aider à calculer les prestations des premier et deuxième piliers et à mettre en évidence vos éventuelles lacunes de prévoyance. Vous pourrez les combler, selon votre planification de prévoyance, par la prévoyance privée du troisième pilier ou par des rachats dans votre caisse de pension. De tels rachats méritent cependant d'être examinés attentivement à la lumière de votre situation personnelle et de l'état de la caisse de pension.

Les membres du SEV peuvent s'adresser directement aux spécialistes de la prévoyance d'Helvetia www.helvetia.ch/sev pour de plus amples informations ou pour un conseil personnalisé.

En partenariat avec

helvetia 

Votre assureur suisse

Constantin Emile; 1931; chef de train, St-Maurice, PV Valais.

Cottier Willy; 1928; chef de station, Chexbres, PV Vaud.

Fontannaz Juliette; 1924; veuve de Jean-Claude, Lausanne, PV Vaud.

Girardoz René; 1932; chef de manoeuvre, Lausanne, PV Vaud.

Glavyre Michel; 1935; chef du mouvement, Le Mont-sur-Lausanne, PV Vaud.

Lavenex Denis; 1935; ouvrier spécialiste, Ar-nex-sur-Orbe, PV Vaud.

Mercanton Pierre; 1924; cond tracteur s/rail, Palézieux-Village, PV Vaud.

Moreillon Roland; 1945; employé d'exploitation, Lausanne, PV Vaud.

Oberson Edgar; 1921; Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Pages Claudine; 1944; secrétaire, Lausanne, PV Vaud.

Remund Marcel; 1932; fonctionnaire d'exploitation, Lausanne Adm cant VD, PV Vaud.

Rollier Jacqueline; 1921; veuve de Raoul, Lamboing, PV Biel-Bienne.

Schopfer Marcelle; 1933; veuve de Charles, Lausanne, PV Vaud.

Stulz Marcel; 1940; chef receveur, Fribourg, VPT tpf.

Théaulaz Serge; 1936; conducteur de tracteur sur rail, Billens, PV Fribourg.

DÉCÈS

Balzarini Aimé; 1941; monteur spécialiste, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Butty Edgard; 1937; chef monteur, Lausanne, PV Vaud.

Cachin Germaine; 1924; veuve de Georges, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Chevalley Edmond; 1924; chef de gare, Eculens VD, PV Vaud.

IMPRESSUM

SEV - le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines. ISSN 2624-7828, Tirage: 10 083 ex. (total 39 774 ex.), certifié REMP au 20. 10. 2017. Editeur: SEV, www.sev-online.ch. Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler. Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57. Abonnements et changements d'adresse: info@sev-online.ch, 031 357 57 57.

Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-
Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; SEVzeitung@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch
Pré-presses: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch
Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch
Le prochain journal paraîtra le 28 mai.
Le délai pour les annonces est fixé au lundi 18 mai à midi, celui de l'agenda au mercredi 20 mai à 10h.



Keystone/EPA/Andrea Merola

VENISE RESPIRE

Keystone/EPA/Andrea Merola

Venise, 22 mars 2020. Cela ne semblait pas réel. Et pourtant.

Voici une magnifique vue panoramique du Canal Grande à Venise, avec une eau inhabituellement claire et sans le va-et-vient des embarcations. Ce spectacle inédit a été rendu possible par le blocage du trafic imposé par les mesures contre le coronavirus qui a particulièrement touché l'Italie.

CARTE BLANCHE à Robin Augsburg*^{*}

Tout commence !

Tout commence, a-t-on entendu dans les rues ce 4 mai. Tout commence. Il y a presque une année et demie débutait le mouvement de la Grève du Climat. Des centaines, peut-être des milliers d'événements ont eu lieu.

Des grèves étudiantes, dans un pays où ce mot est pourtant réputé faire peur. Des manifestations, qui ont ramené plus de monde que les marches pour le climat ne l'avaient jamais fait. Des assemblées populaires, des distributions d'invidus alimentaires, des blocages, des conférences – même en période de pandémie, sur internet. Un bouillonnement énorme. Des liens inédits entre organisations. Un mouvement international. La fédération de presque tous les mouvements écologistes. Des liens avec les collectifs féministes. Des alliés-e-s en nombre dans les syndicats. Même les partis bien établis se plient – en paroles du moins, à l'impératif écologique.

Mais évidemment, ce n'est pas ça qui allait bouleverser notre système politico-économique, ce n'est pas comme ça qu'on allait atteindre la neutralité carbone d'ici 2030, ou qu'on allait garantir la justice climatique.

C'est pour ça que la Grève du Climat a lancé un projet, énorme mais réalisable en cette période de bouillonnement important, de manifestations historiques, de grèves féministes, de prise de conscience généralisée, de renouveau syndical : une grève générale. Comme on n'en a plus vue depuis 1918.

Soutenue par l'USS et ses membres, par des syndicats du nouveau-né Syndibasa, par des associations telles que les

Grands-Parents pour le Climat, bénéficiant de prises de positions favorables des partis de gauche, la Grève pour l'Avenir, premier jalon vers une grève générale, aurait dû avoir lieu le 15 mai, avec l'objectif d'organiser des grèves de salarié-e-s.

Reportée et pas annulée, cette Grève aura lieu, les organisations impliquées restent fermement mobilisées. En attendant, nous restons actif-ve-s : formations, actions coup-de-poing, collaboration avec Uniterre pour la Journée des Luttes paysannes, pétitions, réseaux de solidarité... et mobilisation en vue du 15 mai. Car si le projet initial est remis à plus tard, une intense activité régnera ce jour-là, au travers d'une alarme climatique à 11h59, de trois webradios (français, allemand, italien), d'un concours de banderoles, d'une mobilisation en ligne (#ChallengeForFuture) et d'actions-surprises.

Nos revendications restent plus que jamais d'actualité. Nous devons nous battre contre ce système économique basé sur une croissance infinie ; contre nos autorités qui font un crédit de 1,9 milliard aux compagnies aériennes sans contreparties sur l'emploi ou l'environnement ; contre l'USAM qui veut nous faire travailler plus tout en coupant dans les cotisations sociales ; contre les entreprises qui bénéficient des RHT mais versent des millions en dividendes...

Nous continuons la lutte, le 15 mai comme après. Ensemble, nous vaincrons. Tout commence...

*Civilliste, actif à Neuchâtel dans le mouvement de grève pour le climat.

INTERVIEW DE RAHEL GANARIN

Les glaciers fondent rapidement



Linus Oechslin

Article repris de la revue «Echos» de l'Iniziativa des Alpesi, numéro 159, avril 2020

Le réchauffement climatique modifie rapidement l'apparence des Alpes. Rahel Ganarin suit de près ce développement. Qu'est-ce qui pousse cette glaciologue de 26 ans à passer ses étés à étudier les glaciers suisses ?

Depuis sa maison parentale du Freiamt, dans le canton d'Argovie, Rahel Ganarin a toujours eu une vue splendide sur les sommets glacés des Alpes. Qu'elle travaillerait une fois comme glaciologue au pied du Cervin, n'était pas évident pour Rahel Ganarin lorsqu'elle était enfant, car dans sa jeunesse surtout, la nouvelle diplômée universitaire était plus attirée par la ville que par la montagne.

La glace éternelle (semble-t-il) a commencé à l'intéresser alors qu'elle étudiait la géographie à l'Université de Zurich. Les comparaisons faites entre d'anciennes et de nouvelles photographies de glaciers l'ont marquée et motivée à se spécialiser dans la glaciologie. Dès lors, l'Argovienne a passé tous ses étés en terrain alpin.

Rahel Ganarin a été témoin du retrait de

près de 100 mètres du glacier bernois Steingletscher en cinq ans seulement, ou de la division en deux parties du Tiefengletscher, près du Galenstock dans le canton d'Uri, qui a laissé derrière lui des centaines de mètres de glace morte. En été 2018, dans le cadre d'une excursion de 5 semaines, elle s'est rendue sur l'île de Spitzberg (NOR) et y a étudié des masses de glace que personne n'avait plus vues depuis 5 ans.

Un glacier d'un tout autre genre a alors fait l'objet de son mémoire de Master, lequel fut très remarqué au sein de la communauté des chercheurs. Elle a étudié le comportement de l'écoulement du Zmuttgletscher, recouvert d'éboulis, près de Zermatt. Du fait que le pergélisol dégèle et que l'instabilité des flancs des montagnes augmente, il y aura de plus en plus de glaciers de ce type.

Devant notre porte

On demande souvent à Rahel Ganarin si son travail de glaciologue n'est pas déprimant : « Bien sûr que cela me fait mal de constater la fonte d'un glacier quand je reviens sur les lieux une année plus tard. D'un autre côté, nous nous trouvons dans une époque très importante du point de vue scientifique », répond-elle. La jeune glaciologue veut dire par là que les effets du

recul des masses de glace s'étendent bien au-delà du paysage. « Le recul des glaciers signifie à l'avenir une diminution considérable du débit au plus fort de l'été, cela aura alors un impact notable sur l'agriculture, sans parler des conséquences de la rétroaction glace-albedo. »

Cette rétroaction signifie que les surfaces sombres se réchauffent davantage que les surfaces claires. L'air dans les Alpes se réchauffe donc plus vite du fait de la régression locale des couvertures neigeuses et glaciaires. Nous assistons pratiquement devant notre porte à un phénomène qui compte parmi les points de basculement les plus lourds de conséquences du climat mondial, au même titre que les calottes glaciaires des pôles Nord et Sud. Si nous dépassons ce point de basculement, le réchauffement de la planète se renforcera sans intervention humaine. C'est ce scénario effrayant qui motive Rahel Ganarin à s'engager sur le plan professionnel et privé afin de sensibiliser la population pour la protection climatique.

La science mise au défi

Selon Rahel Ganarin, il faudrait aussi repenser la science car les études ne portent en général que sur la manière dont la société doit s'adapter aux conséquences du changement climatique. « La question de savoir de quelle

manière limiter le réchauffement climatique occasionné par l'homme afin de s'attaquer au cœur du problème est tout aussi importante », insiste-t-elle. Pour progresser dans ce domaine, les universités devraient également mieux coopérer au lieu de travailler chacune de leur côté. « Historiens, économistes et naturalistes devraient réfléchir ensemble à la contribution qu'ils peuvent apporter pour surmonter les problèmes écologiques », propose la jeune habitante du Freiamt.

Contre-projet direct

L'initiative populaire « Pour un climat sain (initiative pour les glaciers) », déposée le 27 novembre 2019 par l'Association suisse pour la protection du climat, exige que, dès 2050, la Suisse cesse d'émettre davantage de gaz à effet de serre que ce que les puits naturels et techniques peuvent absorber. À partir de cette date également, plus aucun carburant ni combustible fossile ne devra être mis en circulation en Suisse.

Le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élaborer un contre-projet direct à l'initiative pour les glaciers. Ce dernier poursuit le même objectif que l'initiative : zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

QUIZ

As-tu bien lu ton journal?

- 1. Qui a déposé la motion « Pertes de recettes dans le secteur des transports publics. La Confédération doit trouver des solutions » ?**
- la conseillère nationale Edith Graf-Litscher
 - la Commission des transports du Conseil national
 - le SEV
 - la Commission des transports du Conseil des Etats
- 2. CFF Cargo est en cours de privatisation partielle. Qui possédera 35 % des actions ?**
- Planzer Holding SA
 - Galliker Holding SA
 - Swiss Combi SA
 - BLS Cargo
- 3. Dans quelle ville européenne l'eau n'a jamais été aussi claire depuis longtemps ?**
- Hambourg
 - Venise
 - Trieste
 - Zurich
- 4. Quel était le mode de transport utilisé par Andrea Pace en dernier lieu pour traverser la Californie ?**
- voiture privée
 - train
 - bus
 - auto-stop

Pour participer, merci de nous envoyer tes réponses d'ici le **mercredi 20 mai 2020** avec ton nom et ton adresse.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur le net: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, quiz, Case postale, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs.**

Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

La solution du concours N° 5: Sainte-Croix, rue des Rasses.

Pierre-André Vouillamoz, Salins, membre de la PV Valais remporte 40 fr. de chèques Reka.

SUR LES TRACES DE ...

Andrea Pace, coordinateur trains



Andrea Pace, un précieux militant SEV.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Depuis son enfance, Andrea est passionné par les trains. Aujourd'hui encore, il est étroitement lié aux chemins de fer - sur le plan professionnel et privé. En tant que responsable du recrutement pour la sous-fédération AS, il représente une figure de proue pour les membres. Il insiste sur l'importance des syndicats et déclare: «Si tu es membre d'un syndicat, alors tu as ton mot à dire!»

Andrea Pace m'appelle depuis ses vacances, qu'il est malheureusement contraint de passer à la maison à cause de la crise liée au coronavirus. En effet, à son grand regret, il a dû mettre sa passion en veilleuse, c'est-à-dire les voyages.

Âgé de 53 ans et d'origine sicilienne, Andrea a déjà beaucoup voyagé en train alors qu'il était enfant. Il aimait aussi traîner dans les gares et très tôt il a su qu'il finirait aux CFF. Fidèle à sa vision d'enfant, en 1983 il a commencé un apprentissage de contrôleur aux CFF. Ainsi, il a pu vivre sa passion et voyager dans toute la Suisse.

Après une reconversion comme agent du mouvement et divers engagements à Lucerne et Zurich, Andrea a occupé la fonction de chef-circulation au poste directeur à Lucerne. Après coup, il a rejoint le team BLKT qui deviendra par la suite Intervention. Andrea y a passé dix ans.

Un quotidien imprévisible

Actuellement, il travaille à l'aéroport de Zurich comme coordinateur Trains au trafic voyageurs. Ou, comme il le dit lui-même, en tant que «gestionnaire des dérangements du trafic voyageurs». Sa tâche n'est pas aisée: pour chaque perturbation d'exploitation dans la région Zurich/Suisse orientale, lui et ses collègues doivent trouver au plus vite la solution optimale pour remédier au dérangement. Il s'agit en premier lieu de s'occuper de la coordination pour les voyageurs des trains concernés. Collaborer avec les centres d'exploitation et la répartition du personnel sont des tâches essentielles, de même qu'avec la régulation du matériel roulant. A cela s'ajoute la chose la plus difficile, ajoute Andrea: «C'est une triple constellation assez complexe qui doit trouver la meilleure solution dans un temps très court. Toutefois, il y a tellement de facteurs en jeu que l'issue n'est pas toujours optimale pour tous.»

Malgré cet énorme enjeu, Andrea aime

beaucoup son travail. «C'est extrêmement stimulant de rencontrer chaque jour une autre situation. En effet, chaque perturbation est unique en son genre et survient chaque fois à un autre endroit. Ce côté imprévisible est ce que j'apprécie le plus dans ma profession.»

Pour le travail, il ne voyage plus autant qu'au début de son parcours professionnel. Donc il profite de le faire d'autant plus pendant son temps libre. Depuis le temps, il connaît très bien la Suisse, surtout depuis le train. Il voyage aussi très souvent en train quand il est à l'étranger. En effet, même si ce moyen de transport ressemble à celui en Suisse, l'ambiance n'est pas la même. L'année dernière, Andrea est ainsi parti à la découverte de la Californie - non pas en voiture, comme la plupart des gens, mais en train. Les voyages ne sont pas sa seule passion. Il faut également ajouter la musique. Jouant du trombone, il a formé un groupe. Il pratique son instrument dans diverses formations, entre autres au sein d'un orchestre à cordes et de big bands.

Andrea vit avec son partenaire à Otelfingen, dans le canton de Zurich.

Le droit de co-discussion : une motivation permanente

Mais revenons aux trains: depuis son enfance, Andrea Pace a un lien très fort avec les chemins de fer. Pour lui, travailler aux CFF va de pair avec être membre du SEV. Les raisons qui l'ont poussé à l'époque à s'affilier à un syndicat restent valables pour lui aujourd'hui. «Comme membre d'un syndicat, tu as véritablement un droit de co-discussion, par exemple lors des négociations CCT. Et la crise que nous vivons actuellement montre qu'il est important d'avoir une excellente CCT.»

A l'époque, quand Markus Wittwer, alors président de la section AS Ost, l'a contacté, il a posé le premier jalon sur son parcours syndical. D'abord au sein du comité AS Ost, où actuellement il est encore responsable du recrutement et de l'encadrement des membres. Et par la suite, dans d'autres organes. Ainsi, il est membre du comité central AS, porte-parole des membres AS en tant que délégué CCT, membre de la commission du personnel et encore responsable du recrutement pour AS. Il met sur pied divers événements pour les membres afin de «donner corps au syndicat et de mettre en exergue la motivation des membres».

Andrea Pace est un homme d'action. «Ce qui compte le plus pour moi, c'est de pouvoir agir concrètement afin d'améliorer une situation!»

DÉCONFINÉS

Micha Dalcol

